

BEMERKUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER NEUEN REGELUNG DER VERKEHRSDELIKTE

von

JENŐ PINTÉR

Dozent, Leiter des Lehrstuhls für Strafrecht, Universität „Eötvös Loránd“, Budapest

Eingegangen: 18. Oktober 1972

Die Gesetzesverordnung Nr. 28/1971. brachte auf dem Gebiet der sog. Verkehrsdelikte entsprechend den Bedürfnissen des modernen Verkehrs bedeutende Änderungen mit sich. Die modifizierenden Bestimmungen regeln zahlreiche Fragen, die früher als problematisch galten. Zugleich blieben aber mehrere offene Fragen bestehen. Dieser Aufsatz befasst sich mit einigen auch in der Praxis bedeutenden Fragen. Innerhalb dieser untersuchen wir in erster Reihe die theoretischen Aspekte der neuen Bestimmungen. Die Themenwahl ist durch die Häufigkeit der betreffenden Delikte, sowie durch die Kollision mit anderen Strafregeln begründet.

I.

1. Hören wir über die Gefährlichkeit des Strassenverkehrs sprechen, so bringen wir es unwillkürlich mit dem Kraftwagenverkehr in Verbindung. Das ist umsomehr so, weil für uns der Verkehr — also auch der Strassenverkehr — mit dem Personen- und Warentransport gleich bedeutend ist. Der Strassenverkehr darf aber nicht ausschliesslich auf den sicheren Verkehr der Fahrzeuge beschränkt werden. Es handelt sich tatsächlich um viel mehr. Der sichere Verkehr hängt von zahlreichen Faktoren ab. Solche Faktoren sind die Strassenverhältnisse — der Zustand der Strassen, ihre Breite, die Zahl der Verkehrsstreifen —, der Zustand der Bauobjekte (Brücken, Durchlässe usw.), moderne Signaleinrichtungen, der technische Zustand der am Verkehr teilnehmenden Fahrzeuge, usw. Der ungestörte Verkehr hängt also von zahlreichen Faktoren ab, woraus wieder die Folgerung abzuleiten ist, dass der sichere Verkehr von mehreren Seiten gefährdet werden kann.

Das ungarische Strafrecht kennt einmal die Gefährdung nach Verkehrssektoren (StGB. §§ 192/A und 192/B), unterscheidet ferner auch nach den gefährdeten Objekten. Es unterscheidet zwischen den Handlungen, die die Verkehrssicherheit gefährden, und der sog. Strassengefährdung, die eigentlich nichts anderes ist, als eine spezielle Form des Angriffs gegen das Leben, die körperlichen Unversehrtheit oder die Ge-

sundheit. Die genannten Kategorien sind von vorhinein gegeben. In diesem Fall handelt es sich nämlich darum, dass es Situationen gibt, wo das Leben, die körperliche Unversehrtheit oder die Gesundheit der am Verkehr teilnehmenden Person(en) nicht unmittelbar gefährdet ist, aber dabei die Gefährdung des Verkehrs dennoch zustande kommt. Damit auch in diesen Fällen die Handlung des Täters nicht unbestraft bleibt, verfügte der Gesetzgeber, dass nur die konkrete Gefährdung der Verkehrssicherheit zu einem Delikt erklärt wird und vom Sachverhalt der Gefährdung der Verkehrsteilnehmer — zugleich unter Angabe einer anderen Verübungshandlung (-weise) — abgegrenzt wird.¹

Das musste im voraus gesagt werden, damit dem Leser die Trennung der §§ 192/B und 193 gemäss dem gefährdeten Objekt und das Herausheben des in § 193 definierten Sachverhalts der Gefährdung auf den Strassen von dem in StGB. § 258 definierten gesetzlichen Tatbestand des Deliktes der Gefährdung im Bereich der Berufsausübung verständlich werde. Die systematisch neue Einordnung, bzw. Abtrennung von § 258 der durch die Novelle herausgehobenen Deliktenkategorie kann scheinbar die Widersprüche lösen, die vor Inkrafttreten der Gesetzesverordnung Nr. 28/1971 in der Gerichtspraxis häufig erschienen sind.²

Es fehlten die theoretischen Grundlagen der dieser Halblösung folgenden Gerichtspraxis. Unserer Ansicht nach wird ein bedeutender Teil der fraglichen Probleme infolge der neuen Regelung teilweise aufhören. Leider aber nur teilweise, weil die Kollision zwischen § 193 und § 258 auch weiterhin bestehen bleibt.

Im weiteren werden wir einige spezielle Lösungen der durch die Novelle abgeänderten Bestimmung analysieren. In dieser Beziehung untersuchen wir auch, ob die fraglichen Verfügungen eine problemlose Änderung mit sich brachten.

2. Der Tatbestand des Deliktes der Gefährdung der Verkehrssicherheit auf den Strassen (StGB. § 192/B. Abs. 1) nahm mehrere Verübungsverhalten auf, die hinsichtlich ihrer Wirkung mit dem Gewicht der früher als strafbar erklärten Handlungen, bzw. mit der den modernen und sicheren Verkehr strafbar gefährdenden Tätigkeit übereinstimmen. Von den Verübungsweisen können jene Delikte hervorgehoben werden, die durch Beschädigung eines Strassenfahrzeuges, durch Abänderung der Strassenmarkierungen, schliesslich durch Gewalt oder Drohung gegen den Fahrer eines Strassenfahrzeuges verwirklicht werden.

Da die Bestimmung der Strassenmarkierungen nicht identisch ist, kann ihre Fälschung oder Beschädigung unserer Ansicht nach nicht unbedingt als Delikt gegen die Verkehrssicherheit qualifiziert werden. So bedeutet z. B. die Abänderung einer Tafel, die das Parken zulässt, auf eine Tafel mit Parkverbot, die Abänderung einer Tafel mit Lautsignalverbot tatsächlich keine konkrete Gefahr für den Verkehr bedeuten. Deshalb bildet das Verübungsverhalten nur in der Hinsicht ein Delikt, wenn es die Gefährdung des Verkehrs zur Folge hat.

Bevor wir unsere Erörterungen weiter fortsetzen, scheint es richtig zu sein, wenn wir die Frage klären, welchen Inhalt die Gefahr haben

muss, um ein Delikt feststellen zu können. Die heutigen wissenschaftlichen Anschauungen reihen die Gefahrtypen — nach ihren inhaltlichen Kennzeichen — in zwei Kategorien ein: sie unterscheiden zwischen unmittelbarer und abstrakter (bei einigen Autoren entfernter) Gefahr. Es handelt sich um eine abstrakte Gefahr, wenn ein menschliches Verhalten die Möglichkeit der Verletzung des geschützten Objektes (juristischen Objektes) schafft, bzw. zustande bringt. Die abstrakte Gefahr führt aber nicht jene Faktoren mit sich, die — mangels einer gegensätzlichen Wirkung oder eines Zufalls — die konkrete Verletzung des geschützten Objektes ergeben könnten. Dagegen bedeutet die sog. unmittelbare Gefahr eine solche Situation, eine solche Lage, die die konkrete, reelle Möglichkeit der Verletzung mit sich führt.

Schon deshalb muss das Mass der Erwartung des Gesetzgebers hinsichtlich der Grösse der Gefahr festgestellt werden, weil in § 192/B — trotz des Textes — kein Hinweis zu finden ist, im Gegensatz zu dem in § 193 festgelegten Delikt. Demzufolge bleibt scheinbar die auf der alten Rechtsnorm beruhende Praxis in Geltung. Schauen wir an, was in der Begründung des § 192/B zu lesen ist: „Unter der Gefährdung der Verkehrssicherheit ist eine solche konkrete Situation zu verstehen, wenn die Gefahr eines Unfalls, der das Leben, die körperliche Unversehrtheit oder die Gesundheit anderer verletzt, bzw. bedeutenden materiellen Schaden verursacht, besteht.“³ In der Begründung wird zwar auf „eine konkrete“, Situation Bezug genommen aber daraus kann nicht eindeutig die Folgerung abgeleitet werden, dass die Verwirklichung des Deliktes mit einer unmittelbaren Gefahr verbunden wäre. Die Annahme des Textes der Begründung würde zugleich bedeuten, dass das primäre Rechtsobjekt des Deliktes nicht die Verkehrssicherheit, sondern das Leben, die körperliche Unversehrtheit oder die Gesundheit der Verkehrsteilnehmer, bzw. das Eigentum ist. Dieser Standpunkt ist aber grundlegend als falsch zu betrachten, erstens, weil das in § 192/B bestimmte Delikt keine spezielle Form der Delikte gegen das Leben, die körperliche Unversehrtheit usw. ist, zweitens — und das ist das Hauptargument — weil das rechtlich geschützte Interesse das ungestörte Funktionieren des Strassenverkehrs ist. Die zitierte Begründung ist nach unserem Standpunkt inhaltlich unrichtig. Im Bereich des Verkehrs bildet sich mit Hinsicht auf die Zahl und Geschwindigkeit der Fahrzeuge, auf die Unterschiede, automatisch eine abstrakte Gefahr. Diese Gefahr kann aus mehreren Gründen grösser werden. Z. B. wegen des Nichteinhaltens der Verkehrsregeln, oder aus anderen äusseren Gründen, ohne dass das regelverletzende Verhalten als Delikt qualifiziert werden könnte. Wenn wir nun glauben, dass mangels einer gegensätzlichen Bezeichnung — im Falle des Deliktes der Gefährdung — die abstrakte Gefahr zur Vollendung des Deliktes genügt und weil der genannte Tatbestand ausschliesslich von einer Gefahr spricht, kann die Vermutung angenommen werden, dass mangels einer anderen Bezeichnung zur Verwirklichung des Tatbestandes des § 192/B die Schaffung einer abstrakten Gefahr genügt. In Wirklichkeit ist die Antwort nicht so eindeutig. Unserer Ansicht nach müssen wir die Antwort auf diese Frage auf einem anderen

Wege suchen. Wir nennen vergebens die Verkehrssicherheit, das mit dem störungsfreien Funktionieren des Verkehrs verbundene gesellschaftliche Interesse, das primäre Objekt des Deliktes, wir können nicht über die Tatsache hinweg, dass es keinen Verkehr ohne Menschen gibt. Solange die technische Entwicklung die tatsächliche Anwendung der ferngesteuerten Fahrzeuge nicht ermöglicht, kann man kaum von der „Gefährdung des Verkehrs“ in ideellem Sinne reden. Die Gefährdung des Verkehrs ist in unseren Tagen ein komplexer Begriff, denn sie umfasst die Gefährdung der in technischem Sinne aufgefassten Sicherheit und daneben auch die Gefährdung des Lebens, der körperlichen Unversehrtheit oder der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer oder anderer Personen. Dieser Begriff bildet eine Einheit, die zwei Komponenten sind hinsichtlich des gesetzlichen Tatbestandes (§ 192/B) voneinander untrennbar.

Bezüglich der Art der Gefahr stimmt unser Standpunkt mit der zitierten ministeriellen Begründung überein, d. h. wir sagen auch mangels einer ausgesprochenen Berufung, dass das Delikt dann vollendet ist, wenn die Verkehrssicherheit unmittelbar gefährdet wird, wenn also unmittelbare Unfallgefahr eintritt. In der Gerichtspraxis der vergangenen Jahre haben wir Entscheidungen mit gegensätzlichem Inhalt getroffen. Diese Entscheidung wurde aber bei der Beurteilung der den Strassenverkehr gefährdenden Delikte – im Gegensatz zu dem Eisenbahn- usw. Verkehr – nicht allgemein angenommen. Zur Verwirklichung des Deliktes genügt – wie wir unsere Ansicht darüber bereits dargelegt haben – die Schaffung einer Situation, in der zwar das Leben, die körperliche Unversehrtheit von Personen nicht unmittelbar gefährdet wird, aber im Verkehr eine schwere Störung entstanden ist. Dieser Feststellung scheint jener Praxis zu widersprechen, wonach der Grundfall schon die schwere Körperverletzung umfasst.

3. *Die gegen den Fahrer des Fahrzeugs angewandte Gewalt oder Drohung* ist ein neues Verübungsverhalten in diesem Bereich. Die Frage ist, welche Art, welche Richtung der Drohung bzw. eine Drohung mit welchem Inhalt das Delikt verwirklicht. Die Antwort liegt auf der Hand: die Gefährdung muss mit der gegen den Fahrer des Fahrzeuges angewandten Gewalt oder Drohung im Zusammenhang stehen. Im Falle eines Zwanges oder einer Drohung zwecks Übergabe von Vermögensgütern oder anderen Sachen, zwecks sexueller Befriedigung usw. kann dieses Delikt – wenn es ansonsten hinsichtlich der Verkehrssicherheit keine Wirkung hat – nicht festgestellt werden.

In diesem Kreis muss die Art und Weise der Bewertung der gewalttätigen Entführung eines Fahrzeugs geklärt werden. Ohne weitere Erörterung kann die Folgerung abgeleitet werden, dass es sich hier anders verhält, als beim Banditismus in der Luft. Die Abweichung zeigt sich hauptsächlich in den Folgen. Nach unserem Standpunkt kann ein Zwang oder eine Drohung zwecks Abänderung der Fahrtrichtung oder des Endzieles ohne Gefahr für den Verkehr nur dann unter den § 192/B einbezogen werden, wenn das Ergebnis der Entführung in strafrechtlichem Sinn den gesetzlichen Erfordernissen entspricht. Mangels dessen kann prinzipiell

Nötigung (StGB. § 261), oder Verletzung der persönlichen Freiheit in Frage kommen. Der Zwang zwecks schneller Änderung des Verkehrsstreifens, Fahrens auf verbotenem Weg, oder mit grösserer Geschwindigkeit als zulässig kann im allgemeinen die strafrechtliche Verantwortung nach § 192/B begründen.

4. Da es sich um ein Gefährdungsdelikt handelt, möchte ich mit einigen Worten auch auf die wichtigeren Probleme der *subjektiven Seite* eingehen. Eine die Verkehrssicherheit gefährdende Handlung ist sowohl bei vorsätzlicher, als auch bei fahrlässiger Schuldigkeit strafbar. Der Vorsatz des Täters darf sich aber ausschliesslich auf die Gefährdung des Verkehrs und innerhalb dessen auf die Gefährdung des Lebens, der körperlichen Unversehrtheit von Personen erstrecken. Diese These hat insbesondere hinsichtlich des Abs. 2/b eine ganz besondere Bedeutung, da eine Gefährdung mit tödlichem Ergebnis schwerer beurteilt wird.⁴

Der genannte qualifizierte Fall schliesst gemäss der Annahme — mit Hinsicht auf die Schuldbezüge der Gefährdungsdelikte und auf die Bestimmungen des StGB. § 18 — das Bestehen eines Vorsatzes, der sich auch auf das Ergebnis erstreckt, aus. In einem solchen Fall kann der Grundfall der vorsätzlichen Tötung oder im Falle mehrerer Verletzter die Verübung durch Gefährdung des Lebens vieler Menschen (StGB. § 253 Abs. 2/a), oder die Verübung der Tötung an mehreren Menschen (StGB. § 253 Abs. 2/d) festgestellt werden. Bezugnehmend wieder auf § 192/B Abs. 1) könnte im Falle der Gefährdung des Verkehrs mit Bedrohung des Lebens auch der Versuch der Tötung festgestellt werden, wenn sich der Vorsatz des Täters — wenn auch nur bedingt, auf die tödliche Folge erstreckt. Ansonsten ist eine solche Qualifizierung ausgeschlossen.

In Zusammenhang mit § 192/B Abs. 2/b könnte aufgeworfen werden, dass, da die Straffolge mit der Strafe der in § 253 Abs. 1 definierten Tötung übereinstimmt, die Form der Schuldigkeit keine Bedeutung hat. Scheinbar ist dieses Argument annehmbar. Näher betrachtet und wenn alle Zusammenhänge abgewogen werden, gelangen wir zu einem anderen Ergebnis. Wir fassen unseren Standpunkt im folgenden zusammen. Der strafbare Tatbestand der Verkehrsgefährdung ruht auf zwei Pfeilern — auf zwei Verantwortungspfeilern: auf der Tatsache der Gefährdung des Verkehrs und der der Verkehrsteilnehmer. Neben der Störung des in technisch-wirtschaftlichem Sinn aufgefassten Verkehrs bedroht sie auch eine unvorausbestimmbare Zahl der Verkehrsteilnehmer. Ob nur einen oder mehrere, das wirkt auf die Qualifizierung nicht aus. Dasselbe gilt auch für die Fälle, wenn die Zahl der Verletzten eines oder mehrere beträgt.

Zurückkehrend auf unseren ursprünglichen Gedankengang können wir feststellen, dass sich bei dem Grundfall des in § 192/B festgelegten Deliktes der Vorsatz des Täters nur auf die Tatsache der realen Gefährdung des Lebens, der körperlichen Unversehrtheit oder der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer erstrecken darf. In bezug auf Abs. 2/b zieht die auch auf die Folge sich erstreckende vorsätzliche Schuld auch dann die Anwendung des § 253 nach sich, wenn nur ein Toter ist. (In diesem Fall

kann die Konkurrenz der §§ 192/B Abs. 1 und 253 Abs. 1 aufgeworfen werden.)

Die Qualifizierung ist eindeutiger in den Fällen, wenn die Zahl der Toten mehr als eins ist unter Annahme des auch die Folge umfassenden Tätersvorsatzes. Die strafsätze der qualifizierten Tötung ermöglichen die entsprechende Bewertung der Handlung. Die Qualifizierung gemäss der *das Leben vieler Menschen gefährdenden Tötung* (§ 253 Abs. 2/a. 2. Satz) schliesst sogar von vornherein die Feststellung der Konkurrenz aus.

Wenn wir diesen Gedankenkreis abschliessen wollen, können wir sagen, dass die Qualifizierung nach § 192/B Abs. 2/b nur dann stattfinden kann, wenn der Täter in bezug auf die qualifizierende Folge (Tod) bloss mit Fahrlässigkeit belastet ist. Es handelt sich dann um ein ausser-vorsätzliches Delikt im wahren Sinne des Wortes.

5. Der analysierte Tatbestand hat noch einen anderen Mangel. Das ergibt sich aus dem gegen die Verkehrssicherheit verübten Delikt mit schwerer Körperverletzung. Die schwere Körperverletzung dient als qualifizierender Umstand nur im Falle der fahrlässigen Verübung. Eine solche strukturelle Lösung macht die Rechtsanwendung von vornherein unsicher. Bei der richtigen Lösung leistet die Antwort auf jene Frage eine Hilfe, ob die leichte und die schwere Körperverletzung in § 192/B Absatz 1 enthalten ist. Wenn wir annehmen, dass der Gesetzgeber jede Art der im Zusammenhang mit dem Delikt entstandenen Körperverletzung als solche betrachtet, die zum Grundtatbestand gehört, so entfällt das Problem. Wenn aber nicht – und wir halten das für wahrscheinlich – so finden wir die Lösung unserer Frage im Rahmen der Konkurrenz. Die vorsätzliche schwere Körperverletzung kann mit einer Freiheitsstrafe bis 3 Jahre, bzw. unter gewissen Bedingungen bis 5 Jahre bestraft werden. Die fahrlässige Körperverletzung ist mit einer Freiheitsstrafe von 1 bzw. 2 Jahren zu bestrafen. Unserer Ansicht nach kann ein mit einer Freiheitsstrafe von 2 bis 8 Jahren bedrohtes Verkehrsdelikt die vorsätzliche schwere Körperverletzung nicht umfassen, insbesondere dann nicht, wenn mehrere – mit einem maximum von 5 Jahren bedrohte – Körperverletzungen, z. B. im Zusammenhang mit einem Unfall entstehen, wenn die Konkurrenz der Körperverletzungen an sich die Verhängung einer so hohen Strafe ermöglichte wie § 192/B Absatz 1. Wir gelangen unserer Ansicht nach zur richtigen Lösung auf Grund der Beurteilung nach Konkurrenz. D. h. es müssen so viele schwere Körperverletzungen in Konkurrenz mit dem Grundfall des Deliktes gegen die Verkehrssicherheit bestehen, wie viele Verletzte vorhanden sind. Unsere Feststellung gilt nur bezüglich der vorsätzlichen schweren Körperverletzung. (Wir bemerken hier, dass wenn der Vorsatz des Täters nur die Gefährdung des Verkehrs umfasste und in bezug auf die schwere Körperverletzung bloss mit Fahrlässigkeit belastet ist, wir auf dem Standpunkt stehen, dass in einem solchen Fall von der Feststellung der Konkurrenz abgesehen werden kann, aus dem Grund, weil der Strafsatz des in § 192/B Abs. 1 definierten Deliktes die entsprechende Bewertung ermöglicht.)

Die leichte Körperverletzung gehört ohne Hinsicht auf die Zahl der Verletzten, in das in § 192/B Abs. 1 definierte Delikt. Wir meinen, dass der Strafraum auch die Bewertung der leichten Körperverletzung ermöglicht. Die Qualifizierung der Körperverletzungen in Konkurrenz richtet sich gewissermassen an die Schuld des Täters. Falls sich der Vorsatz auf die schwere Körperverletzung erstreckt, so kommen die vorherige Körperverletzung und § 192/B Abs. 1 in Konkurrenz.

Auch die fahrlässige Form des Deliktes gegen die Verkehrssicherheit ist strafbar. Bei der fahrlässigen Form ist gegenüber der vorsätzlichen Verübung (Abs. 3) die schwere Körperverletzung ein qualifizierender Umstand.

6. Wir haben noch eine prinzipielle Bemerkung im Zusammenhang mit der Regelung im behandelten Absatz. Unter anderem gehören zu den qualifizierten Fällen der fahrlässigen Form auch der besonders grosse Schaden und die tödliche Folge. Die Rechtsnorm unterscheidet nicht unter den genannten qualifizierenden Umständen hinsichtlich des Strafssatzes. Unserer Ansicht nach ist das eine grundlegend unrichtige Lösung. Die Strafe einer besonders grossen Schaden verursachenden Beschädigung ist eine Freiheitsstrafe bis 3 Jahre, die der fahrlässigen Tötung eine Freiheitsstrafe von einem Jahr bis 5 Jahre. Wir meinen, dass wir keine weiteren Argumente zur Unterstützung des gesagten brauchen.

7. Wenn wir unsere Erörterungen bezüglich des § 192/B zusammenfassen, können wir feststellen, dass die von der Novelle eingeführte Neuerung nur teilweise der Erwartung entspricht. Durch Aufstellung der neuen qualifizierten Fälle wurde die Möglichkeit der Konkurrenz verringert, aber nicht ganz ausgeschlossen.

Die Gleichsetzung der fahrlässigen Verübung mit besonders grossem Schaden und mit tödlicher Folge ist prinzipiell falsch.

Die Aufnahme der die Strafbarkeit verringernden oder aufhebenden Gründe (Absatz 4) fördert bedeutend die Verwirklichung generalpräventiver Ziele.

II.

Im zweiten Teil unseres Aufsatzes befassen wir uns mit dem Delikt der „Gefährdung auf den Strassen“. Wir können den Grund unserer Wahl zusammenfassend darin angeben, dass — da es sich teilweise um ein neues Delikt handelt — die dogmatische Begründung notwendig ist, weil scheinbar viele Schwierigkeiten in der Rechtsanwendung auftreten werden. Das zeigt auch der Umstand, dass der Oberste Gerichtshof beinahe am Tage des Inkrafttretens eine Stellungnahme bezüglich der Rechtsanwendung gebracht hat.

a) Der Staat versucht die Verkehrssicherheit in erster Reihe mittels der Verkehrsregeln zu sichern. Diese Regeln enthalten beinahe für jedes Gebiet des Strassenverkehrs Sicherheitsvorschriften, vor allem natürlich Regeln bezüglich des Kraftfahrzeugfahrens. (Wir bemerken, dass es Vorschriften gibt für den technischen Zustand des Fahrzeuges, für die

Verkehrssignale usw.) Die Mitteilung der Verkehrsregeln lassen wir beiseite, weil zur Erklärung des Wesens des Deliktes und zum Verständnis der aufgeworfenen theoretischen und praktischen Probleme dies nicht erforderlich ist.

Unter den Regeln des Strassenverkehrs versteht die Novelle alle jene Regeln, die berufen sind, die Ordnung und die Sicherheit des Verkehrs auf den Strassen aufrechtzuerhalten. Hinsichtlich der Anwendung dieses Tatbestandes können die Bestimmungen bezüglich der Fussgänger und der Mitfahrer nicht als Verkehrsregeln betrachtet werden. Darüber verfügt die Novelle in dem neuen § 194/c gesondert. In dieser Hinsicht fallen alle jene Personen mit den Fussgängern bzw. Mitfahrern unter dieselbe Beurteilung, die mit Verkehrsmitteln, die nicht als Fahrzeuge zu betrachten sind, (z. B. Schlitten) auf der Strasse verkehren.

Der Begriff „Gefährdung auf der Strasse“ wird in StGB § 193 folgenderweise definiert:

„(1) Derjenige, der durch Verletzung der Regeln des Strassenverkehrs das Leben, die körperliche Unversehrtheit oder die Gesundheit einer anderen Person (Personen) vorsätzlich einer unmittelbaren Gefahr aussetzt, ist mit einer Freiheitsstrafe von einem Jahr bis 5 Jahre zu bestrafen.

(2) Die Strafe ist

a) eine Freiheitsstrafe von 2 Jahren bis 8 Jahre, wenn das Delikt eine schwere Körperverletzung verursacht hat;

b) eine Freiheitsstrafe von 5 Jahren bis 12 Jahre, wenn das Delikt Tod verursacht hat.

(3) Als Nebenstrafe ist das Verbot des Kraftwagenfahrens anzuwenden.“

Die Novelle hebt die Tatbestände der Delikte, die im Strassenverkehr verübt werden können, aus dem Rahmen der Gefährdung im Kreis des Berufs hervor und fügt es in einem von der bisherigen Rechtslage abweichenden Aufbau unter die in StGB XII. Kap. einheitlich geregelten Verkehrsdelikte ein.⁵

Die erste auffallende Änderung besteht darin, dass die Verkehrsregeln bezüglich des in § 258 festgelegten Delikts keine Berufsregeln sind.

Die andere Änderung besteht darin, dass nach neuen Konstruktion die Verwirklichung des Delikts ausschliesslich mit der Strasse, bzw. mit einem als Strasse zu betrachtenden Gebiet verbunden ist.

Die neue konstruktionelle Lösung — nämlich die Heraushebung der „Gefährdung auf der Strasse“ (§. 193) aus dem Tatbestand der Gefährdung im Kreis des Berufs — wirft zahlreiche Probleme auf. Von diesen möchten wir einige bedeutendere hervorheben und versuchen sie grundsätzlich zu lösen.

b) Da die Verübung des in § 193 bestimmten Delikts „ortsgebunden“ ist, muss der Begriff der Strasse geklärt werden und in diesem Rahmen auch die Frage, ob die frühere Praxis aufrechterhalten werden kann. Hinsichtlich des Begriffs der Strasse ist in erster Reihe die Bestimmung der Verkehrsregeln massgebend, gemäss deren § 10 Punkt a: „Strasse ist eine für den Verkehr von Fussgängern, Fahrzeugen und Tieren dienende

öffentlich benützte Fläche (Strasse, Gasse, Platz, Strassenbrücke, Tunnel, Unterführung usw.).“ Im Sinne der Gerichtspraxis ist unter anderem hinsichtlich der Anwendung des § 193 auch eine für die Öffentlichkeit zugängliche Verkehrsfläche als Strasse zu betrachten, die bestimmungsgemäss oder gewohnheitsgemäss tatsächlich dem Verkehr dient, auch dann, wenn sie nicht eingebaut ist. Ohne Hinsicht auf die Eigentumsverhältnisse betrachtet die Praxis auch jenes Gebiet als Strasse, das bestimmungsgemäss oder gewohnheitsgemäss für den öffentlichen Verkehr frei steht und sich die Öffentlichkeit auch auf im voraus nicht bestimmte Personen bezieht. Strassen sind die sogenannten beteiligten Wege, die für einen bestimmten Kreis des Verkehrs freistehen, wie z. B. die Wege von der öffentlichen Strasse zu einem landwirtschaftlichen Gebäude, zu einer Ladefläche, zu einem Hotel usw.

Wir setzen diese Aufzählung nicht weiter fort, denn wir haben das gesagte nur zwecks besseren Verständnisses hervorgehoben. Auch für einen Laien ist die Grundlage des ersten Widerspruchs offensichtlich, namentlich die gesetzliche und die gerichtliche Definition der Strasse. In Wirklichkeit dehnt die Praxis den Begriff der Strasse auch auf solche Gebiete aus, die aus den Bestimmungen der Verkehrsregeln überhaupt nicht abgeleitet werden können. Warum ist das notwendig? Beide Bedingungen der Feststellung des im StGB § 193 festgelegten Deliktes sind mit dem Strassenverkehr verbunden. Die eine Bedingung ist, dass die Handlung (Gefährdung, Verursachung eines Unfalls) auf einer Strasse oder auf einem als Strasse betrachteten Weg erfolge, die andere aber dass die dem Täter zurechenbare Folge mit der Verletzung einer Vorschrift der Verkehrsregeln zusammenhänge. Wenn eine der beiden Bedingungen fehlt, kommt entweder kein Delikt zustande oder die Anwendung eines anderen Tatbestandes tritt in den Vordergrund. Scheinbar beeinflusst dieser Umstand die Gerichtsbarkeit nicht störend. In Wirklichkeit verhält es sich anders. Das Problem beginnt tatsächlich dann, wenn der Unfall im Zusammenhang mit der Verletzung der Verkehrsregeln nicht auf einer Strasse erfolgt, sondern z. B. in einem Hof, auf dem Ufer, am Rand eines Waldes usw. Bei der Beurteilung solcher Unfälle werden die § 193, 194 ausser Acht gelassen. Für die Qualifizierung bieten sich mehrere Möglichkeiten. Die eine Möglichkeit ist, dass die Handlung aufgrund des § 258 beurteilt wird, mit der Berufung, dass die Regeln des Fahrzeugfahrens in Wirklichkeit Berufsregeln sind.

Die andere Möglichkeit ist folgende: Da durch das Ausserachtlassen der Regeln bezüglich des Fahrzeugfahrens als Berufsregel die Möglichkeit der Bewertung der direkten Gefahr ausschliesst, muss abhängig vom Ergebnis das Delikt der fahrlässigen Körperverletzung, der Tötung usw. zu Lasten des Täters geschrieben werden. Diese Lösung würde im Verhältnis der vorsätzlichen Gefährdung auf der Strasse — bloss deshalb, weil der Unfall ausserhalb der Strasse erfolgt ist — eine unbegründet niedrige Strafe nach sich ziehen. Zur gleichen Zeit wollen wir aber feststellen, dass dies die einzige legale Lösung ist. Schliesslich ergibt sich die dritte Variation aus dem zur Zeit als geltend betrachteten Standpunkt des Obersten

Gerichtshofes (Stellungnahme Nr. BK 498). „Gemäss StGB § 258 muss dagegen die Handlung jenes Fahrzeugfahrers qualifiziert werden, der nicht auf einer Strasse bzw. auf einem Gebiet das nicht als Strasse zu betrachten ist, durch Verletzung der Regeln seines Berufs das Leben — die körperliche Unversehrtheit oder Gesundheit einer unmittelbaren Gefahr aussetzt, eine schwere Körperverletzung oder Tod verursacht.“

„Wer aber nicht auf der Strasse oder auf einem Gebiet, das nicht als Strasse zu betrachten ist, und nicht durch Verletzung der Regeln seines Berufs einen Unfall verursacht, dessen Handlung muss abhängig vom Ergebnis qualifiziert werden.“

Betrachten wir eingehender diese Stellungnahme, die ganz eine praktizistische Anschauung widerspiegelt, erhalten wir die Folgerung, wonach die Verkehrsregeln in einem doppelten Sinn aufzufassen sind. Im Strassenverkehr sind sie keine Berufsregeln, ausserhalb der Strasse sind sie es doch. D.h. doch nicht ganz, denn wir finden Ausnahmen in der *Begründung der Stellungnahme* des Obersten Gerichtshofes Nr. BK 498. Wir lesen in der Begründung: daraus, dass die Fälle der Verletzung der Verkehrsregeln bezüglich des Fahrens der Fahrzeuge auf der Strasse die Gesetzesverordnung Nr. 28/1971 § 43 vom Kreis der in StGB § 258 definierten Berufsregeln hervorgehoben und diese im XII. Kap. des StGB selbständig geregelt hat, folgt keineswegs, dass das Fahren der Fahrzeuge nicht als Beruf zu betrachten ist.

Die neue rechtliche Regelung bezweckte ausschliesslich eine differenziertere strafrechtliche Beurteilung der Regelverletzungen im Zusammenhang mit dem Fahrzeugfahren auf der Strasse als bisher, und die Modifizierung der in StGB § 258 Abs. 4. enthaltenen Bestimmung kann damit in Zusammenhang gebracht werden. Daraus folgt, dass die Verkehrsregeln bezüglich des Fahrzeugfahrens, — falls jene nicht mit dem Strassenverkehr verbunden sind — auch im weiteren Berufsregeln sind, und das Fahrzeugfahren ausserhalb der Strasse als Beruf zu betrachten ist, wenn es beruflich ausgeübt wird. Sowohl die allgemeine Auffassung, wie auch andere Rechtsregeln (Arbeitsrecht, Versicherungsregeln usw.) betrachten das beruflich ausgeübte Fahrzeugfahren (z. B. Autobusfahrer, Taxifahrer, Traktorfahrer usw.) als Beruf. Die speziellen Berufsregeln für jene, die das Fahrzeugfahren aufgrund des Berufs oder der militärischen Einteilung ausüben, bestimmen ausserdem die Verpflichtungen in einem weiteren Kreis, als die für das Gebiet des Strassenverkehrs massgebenden Vorschriften der Verkehrsregeln. Die Begründung der Stellungnahme könnte auch im weiteren fortgesetzt werden, aber unserer Ansicht nach zeigt sich aus dem Gesagten klar der Standpunkt des Obersten Gerichtshofes.

Was die neue Lösung betrifft, können deren Motive nicht ausschliesslich auf die Differenzierung der Verantwortung eingengt werden. Der Tatbestand der Gefährdung auf den Strassen hatte unter anderem auch die Auflösung der im ersten Teil unseres Aufsatzes hervorgehobenen Widersprüche zum Ziel gesetzt, so z. B. die Beseitigung der unbegründeten Konkurrenz. Daraus darf aber keine solche juristische Folgerung abgeleitet werden, dass trotz Fortlassen des Hinweises auf die Verkehrs-

regeln als Berufsregeln in § 258 Abs. 4., dessen Berufsregelcharakter unberührt bleibt.

Die richtige Lösung ist – unserer Ansicht nach – dann zu erhalten, wenn wir neben dem genannten Gesichtspunkt von der Bestimmung des StGB. § 192/A jenen Teil herausheben, der auf die Art der Verübung durch Verletzung der Berufsregeln hinweist: „Derjenige, der die Sicherheit des Eisenbahn-, Luft- oder Wasserverkehrs . . . durch Verletzung der Berufsregeln bezüglich des Eisenbahn-, Luft oder Wasserverkehrs gefährdet . . .“ Der zitierte Teil des § 192/A weist eindeutig darauf hin, dass die auf die drei Zweige des Verkehrs bezüglichlichen Regeln Berufsregeln sind. Dementsprechend ist also jener – in der Stellungnahme des Strafkollegiums des Obersten Gerichtshofes Nr. 498 niedergelegter Satz richtig, wonach auch die auf den Strassenverkehr bezüglichlichen Regeln – ohne Hinsicht auf die Schaffung des neuen Tatbestandes – Berufsregeln geblieben sind. Auf dieser Grundlage brauchen gewisse Feststellungen der Stellungnahme Nr. 498 nicht besonders begründet werden. Ausschliesslich die Deutung der Berufsregeln abweichend vom früheren verursacht Unsicherheit. Früher hatte nämlich die Gerichtsbarkeit keinen Unterschied zwischen einem Berufsfahrer und einem sog. Herrenfahrer gemacht. Jetzt hängt aber – wie wir sehen – im Sinne der schon öfters genannten Stellungnahme des Strafkollegiums die Beurteilung eines mit einem Fahrzeug ausserhalb der Strasse verursachten Unfalls davon ab, ob derjenige, der den Unfall verursacht, ein Berufsfahrer ist oder nicht. Eine solche Interpretation führt zu der beanstandeten verkehrten Lösung.

Im Vergleich mit dem Zustand vor dem Inkrafttreten der Novelle sind zwei Unterschiede zu beobachten. Im Strassenverkehr sind die Vorschriften der Verkehrsregeln für jeden Verkehrsteilnehmer geltend – aus den genannten Gründen sind sie keine Berufsregeln – und im Zusammenhang mit ihrer Verletzung kann die Schaffung einer das Leben, die körperliche Unversehrtheit oder die Gesundheit unmittelbar gefährdenden Situation durch jede beliebige Person die Feststellung des § 193 nach sich ziehen.

Die andere Änderung besteht darin, dass bei der Beurteilung eines Unfalls infolge der Verletzung der Vorschriften der Verkehrsregeln der nicht berufsmässigen Fahrer – wenn der Unfall nicht auf der Strasse, oder als Strasse zu betrachtendem Gebiet auftritt – der § 258 nicht angewendet werden kann, weil die genannte Stellungnahme des Strafkollegiums es als Körperverletzung oder fahrlässige Tötung betrachtet.

Der Geltungsbereich des § 258 beschränkt sich auf jene Handlungen der Berufsfahrer, wodurch sie ausserhalb der Strassen, aber *im Dienst* das Leben, die körperliche Unversehrtheit oder die Gesundheit anderer Personen gefährden. Dagegen ist diese Klassifizierung in den Fällen nicht richtig – die voraussichtlich in ziemlich grosser Zahl vorkommen werden – wenn ein Berufsfahrer mit dem eigenen Fahrzeug ausserhalb der Strasse einen Unfall verursacht. Wie es zu sehen ist, wird ein Unfall, der im Zusammenhang mit einer regelverletzenden Handlung derselben Person (Kraftwagenfahrer) zustandekommt, teils abhängig vom Ort der

Verübung teils davon, in welcher Qualität er beim Lenkrad sitzt, auf drei verschiedene Weisen qualifiziert.

Die rechtliche Möglichkeit der Beurteilung eines fahrlässigen Unfalls, den Nichtberufsfahrer nicht auf der Strasse verursachen, sichert die günstigste Beurteilung, nur deshalb, weil derjenige, der den Unfall verursacht, das Kraftwagenfahren nicht beruflich ausübt. In dieser Lösung erscheint der Grundsatz der grösseren Verantwortung, die mit dem Beruf verbunden ist.

Im Gegensatz zu den Bestimmungen des StGB. § 258 Abs. 1 bedroht § 194/B Punkt d die fahrlässige Gefährdung ohne Personenverletzung nur dann mit einer Strafe, „wenn die Handlung mit Hinsicht auf sämtliche Umstände – so insbesondere auf die Art und Weise der Verübung, auf die Art der Regelverletzung, auf den Grad der entstandenen Gefahr und auf das bisherige Verkehrsverhalten des Täters – die Verkehrsdisziplin schwer verletzt hat ...“ Infolge dieser Bestimmung wird die Beurteilung zahlreicher Verkehrsunfälle der richterlichen Kompetenz entzogen.

FUSSNOTEN

¹ Das StGB § 192/B bedroht die die Sicherheit des Strassenverkehrs störenden Handlungen mit Strafe. Da aber das Objekt des Deliktes komplex ist, bedroht es gleichzeitig die objektiv aufgefasste Sicherheit des Strassenverkehrs und auch das Leben, die körperliche Unversehrtheit von Menschen. Es ist aber festzustellen, dass von den genannten Objekten der primäre Schutz dem in objektivem Sinn genommenen Verkehr zukommt. Es verhält sich so unter anderem auch deshalb, da die Verwirklichung des § 192/B von dem an Personen entstandenen Schaden, bzw. von der Grösse der das Leben, die körperliche Unversehrtheit oder die Gesundheit der Verkehrsteilnehmer bedrohenden Gefahr unabhängig ist. Das Delikt kann schon dann festgestellt werden, wenn ein Fahrzeug schon vor einem vom Täter aufgestellten Hindernis zum Stehen gebracht und so der Unfall vermieden wird. In diesem Fall wurde offensichtlich bloss die Verkehrssicherheit unmittelbar bedroht, das Leben, die körperliche Unversehrtheit von Personen dagegen nicht.

² Es handelt sich nämlich darum, dass die mit schwerer Körperverletzung oder Tod verbundenen *Strassenunfälle* nach § 258 beurteilt wurden, dagegen, wenn ein solcher Unfall auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Luft- oder Wasserverkehrs vorgekommen ist und auf die unfallsverursachende schuldhaft Verletzung der Berufsregeln zurückgeführt werden konnte, so wurde mangels einer entsprechenden Bestimmung der strafbare Tatbestand der Gefährdung des Verkehrs und die Körperverletzung oder fahrlässige Tötung als Konkurrenz beurteilt.

³ Ministerielle Begründung der Gesetzesverordnung Nr. 28/1971.

⁴ Gemäss Abs. 2 Punkt b): „Die Strafe ist ein Freiheitsentzug von 5 Jahren bis 15 Jahre, wenn das Delikt Tod verursacht hat.“

⁵ Siehe bezügliche Begründung der Gesetzesverordnung 28/1971.

REMARQUES SUR LA NOUVELLE REGLEMENTATION DES INFRACTIONS CONTRE LA SÉCURITÉ DE LA ROUTE

(RÉSUMÉ)

La loi No 28 de 1971 a adopté aux exigences de l'époque la matérialité des faits «des infractions contre la sécurité de la route». Elle a apporté un changement digne d'être mentionné dans le domaine de l'élargissement des comportements relatifs à la perpétration

et de l'élimination légale des précédentes solutions de cumul. La manière de perpétration contre le conducteur d'un véhicule au moyen de la force est nouvelle parmi les modes de perpétration mettant en péril la sécurité de la route. La force appliquée contre le conducteur d'un véhicule ne réalise l'infraction «de la mise en péril de la route» que si à la suite de laquelle subsiste un rapport entre la survenance du danger concret de la branche adéquate de la circulation et la force ou bien la menace.

On a relevé de la matérialité des faits «du danger commis dans le domaine de la profession» le soi-disant «danger de la route» (258. art. Code pénal) pour mettre plus d'accent sur la protection de la sécurité de la route.

Cette distinction pose cependant de nombreux problèmes, ce qui est dû entre autres au fait que le danger causé sur la voie publique ou sur une voie considérée comme telle peut entrer dans le champ d'application de l'article 193. Les cas où le danger se fait par la violation des normes de profession en dehors de la voie publique ou l'accident en résulte sont exclus. La règle contenue dans l'article 193 ne signifie donc pas une simplification par rapport à la situation antérieure, en plus elle permet plusieurs solutions qui ne sont pas toujours les meilleures. La qualification dépend du lieu de l'accident (dangers causés), du fait si la personne causant l'accident était soumise aux règles de profession et enfin du fait si elle s'occupe professionnellement de la conduite du véhicule. L'effort pertinent est fortement diminué par de nombreuses solutions résultant de l'interprétation de la nouvelle réglementation.

ПРИМЕЧАНИЯ К НОВОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

(РЕЗЮМЕ)

Закон № XXVIII. от 1971 г. состав „преступления против безопасности движения” согласовал с требованиями эпохи. Он вызвал значительные изменения в области расширения поведения и легального устранения ранних решений совокупности преступлений. Способ совершения насилием против водителей средств транспорта на шоссе дорог является новым в способах совершения, оказывающих опасность для движения. Насилие против водителя средств транспорта на шоссе дорог является преступлением „против безопасности движения” только в том случае, если между созданием фактической опасности в определенной отрасли движения и насилием и угрозой наступает взаимосвязь.

Так называемая „опасность на шоссе дорог” была отделена из состава „опасности при исполнении профессиональной деятельности” с той целью, чтобы значение опасности движения было более подчеркнуто.

Однако это выделение выдвигает множество проблем. Между прочим тем, что только опасность, оказываемая на шоссе дорог или на дорогах, которые считаются такими, попадает под действие ст. 193 закона. Исключаются случаи, когда вследствие правонарушения при исполнении профессиональной деятельности угроза или несчастный случай наступает не на шоссе дороге. Следовательно правило в ст. 193 не представляет собой упрощение по сравнению с ранним положением, даже дает возможность на некоторые, не всегда самые подходящие решения. Квалификация зависит от места происхождения несчастного случая (угрозы), от того, подпадает ли совершитель несчастного случая под действие профессиональных правил и наконец является он шофером по профессии или нет. Многие решения, вытекающие из понятия нового регулирования понижают значение правильного стремления.